

環境税の制度設計について(1/5)

	環境省	平成20年度東京都税制調査会答申	留意点
環境税とは	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 炭素に価格をつけ、化石燃料の炭素含有量(CO2排出量)に応じて負担を求める税 (炭素税)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ CO2排出削減を目的に、広く化石燃料に課する税</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 日本経団連 <b>反対</b>                      &lt;御手洗会長記者会見&gt; (2008.9.18)                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 環境税の導入には反対</li> <li>・ CO2削減には、革新的技術開発や原子力発電の推進等、具体的な対策が必要。排出量取引制度や環境税では減らない</li> </ul> </li> </ul>
意義	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 国際競争力のある低炭素社会を世界に先駆けて築く</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 社会経済のあり方を環境配慮型へ転換                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公平の観点から環境負荷に応じた負担を求め、環境に負荷を与える行為を抑制</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&lt;平成21年度税制改正に関する提言&gt; (2008.9.16)                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 環境目的の新税導入は、エネルギー効率が相対的に低い他国への生産移転により、地球全体では温暖化を促進</li> <li>・ 国内産業の空洞化、技術革新のための研究開発原資を企業から奪う</li> </ul> </li> </ul>
効果	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 幅広い部門・事業者に対して公平に課税し、あらゆる主体を排出抑制に向けて誘導                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 価格インセンティブ、財源効果、アナウンスメント効果</li> </ul> </li> </ul> </div> <p>※ 環境省欄は、環境省による「環境税の案(平成20年11月)」を基本に「グリーン税制とその経済分析等に関する専門委員会」における議論 ( <span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 20px; height: 15px; vertical-align: middle;"></span> 部分) を付記したものである</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 日本鉄鋼連盟 <b>反対</b>                      &lt;環境税に関する見解&gt; (2003.9.19)                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 世界で最もエネルギー効率の良い日本から、効率の低い他国への生産移転により、却ってCO2排出量は増える</li> <li>・ 鉄鋼生産を海外移転せざるを得ない</li> </ul> </li> <li>○ 経済同友会 <b>賛成</b>                      &lt;桜井代表幹事記者会見&gt; (2008.6.17)                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 温室効果ガス抑止目的の環境税は歓迎</li> <li>・ 脱化石燃料、国民の購買動向をエネルギー効率の良い方向へ誘導、省エネ・省資源型の企業にインセンティブ付与等の効果</li> </ul> </li> </ul>

環境税の制度設計について(2/5)

	環境省	平成20年度東京都税制調査会答申	留意点
課税対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 化石燃料                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 灯油、LPG、石炭、重油、天然ガス等を対象</li> <li>・ ガソリン、軽油は、揮発油税、軽油引取税等での環境課税を前提に、対象外</li> <li>・ 電気、都市ガスは、発電・ガス事業者が用いる化石燃料に対し課税</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 化石燃料、電気・ガス</li> </ul>	
導入の方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 既存エネルギー関係税とは別に、新税として炭素含有量比例の税を創設</li> </ul> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><u>フィンランド方式</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既存エネルギー関係税の一部として、炭素比例の付加税を導入</li> </ul> <p><u>デンマーク方式</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既存エネルギー税に新税としての炭素比例税を上乗せして課税し、既存の徴税システムを通じて徴収</li> </ul> <p><u>イギリス方式</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既存税を引き上げるとともに、既存税制で課税されていない課税対象に対し、新税を導入(炭素比例ではない)</li> </ul> </div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 既存エネルギー関係諸税との関係の整理が不可欠</li> <li>○ 将来的に、CO2排出に見合った税となるよう、油種間の負担均衡や課税対象の拡大について検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 経済同友会 <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">賛成</span>                              &lt;桜井代表幹事記者会見&gt; (2008. 6. 17)                              ・ ガソリン以外も含めた広い意味での炭素税、環境税とすべき</li> </ul>

環境税の制度設計について(3/5)

	環境省	平成20年度東京都税制調査会答申	留意点
課税ポイント	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 灯油、LPG…上流課税</li> <li>○ 電気、都市ガス…電気・ガス事業者が用いる化石燃料に課税</li> <li>○ 石炭、重油、天然ガス…工場等大口排出業者による申告納税</li> </ul> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 環境税が最もインセンティブ効果を発揮するのは、下流段階での課税だが、徴税事務・コストの問題</li> <li>・ 上流課税の場合には、価格インセンティブ効果が働くよう、価格転嫁の仕組みを工夫</li> </ul> </div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 消費に近いポイントでの課税が効果的               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 下流課税には、徴税コストや販売者の事務負担が増大する等のデメリットも</li> <li>・ 効果とデメリットを比較考量し、既存エネルギー関係諸税の徴税の仕組みを活かしつつ、油種によっては次善の策として上流課税も</li> <li>・ 上流課税の場合、都道府県ごとの化石燃料の消費量等に基づき、税源所在地に適切に按分すべき</li> </ul> </li> </ul>	
課税主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 国税</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 全国ベースの地方税を主体とすべき               <ul style="list-style-type: none"> <li>① 消費に近いポイントでの課税が効果的</li> <li>② 環境施策等における地方公共団体の役割が増大</li> </ul> </li> </ul>	
税負担水準	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 税率：2,400円/t-C(約655円/t-CO<sub>2</sub>)</li> <li>○ 税収：約3,600億円</li> <li>○ 家計の負担：世帯当たり年間約2,000円</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 国民負担全体のあり方と併せて検討               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日本の化石燃料等に係る税負担は、諸外国に比し、低水準であることに留意</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 経済同友会 <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">賛成</span> <ul style="list-style-type: none"> <li>＜桜井代表幹事記者会見＞(2008.6.17)</li> <li>・ 単位あたりの温室効果ガス発生量に合わせた税率とすべき</li> <li>・ 炭素税、環境税により、購買行動が変化する税率にすべき</li> </ul> </li> </ul>

環境税の制度設計について(4/5)

	環境省	平成20年度東京都税制調査会答申	留意点
税収中立	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 当分は、極力増税とならないよう措置し、21年度は見合いの環境減税</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 諸外国の例も参考にしながら我が国の実情に即した改革 <u>ドイツの例</u> ・ 法人の社会保険料負担を引き下げ、経済全体の負担中立</li> </ul>	
軽減措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 国際競争力の確保や排出削減努力の奨励促進等                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大口排出事業者が削減努力…8割軽減</li> <li>・ 鉄鋼等製造用石炭、コークス等…免税</li> <li>・ 灯油…5割軽減</li> </ul> </li> <li>○ 税で軽減等可能な範囲で逆進性の緩和に配慮した上、さらに他の政策全体で配慮を</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 企業等の排出削減努力に応じた軽減の仕組み等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 日本鉄鋼連盟 <b>反対</b>                              &lt;環境税に関する見解&gt; (2003.9.19)                              ・ 削減努力をしている産業界ではなく、国民一人ひとりに経済負担を求めるべき</li> </ul>
税収の使途	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 一般財源</li> <li>○ 環境対策に優先的に充当                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 温暖化対策のための設備投資</li> <li>・ 他税目のグリーン化に伴う減税等</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 環境対策に優先的に充てつつも、社会経済ニーズに弾力的に対応できる一般財源とすべき</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 日本経団連 <b>反対</b>                              &lt;御手洗会長記者会見&gt; (2008.6.23)                              ・ 独立した目的税としての環境税には反対                              ・ 税を環境対策に充てることは必要</li> </ul>

## 環境税の制度設計について(5/5)

	環境省	平成20年度東京都税制調査会答申	留意点
排出権取引制度との関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 両者は、代替的でなく補強・補完関係</li> <li>○ ポリシーミックスの考え方に沿って、排出削減効果の最大化と国民負担や行財政コストの最小化を目指す</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 全ての部門を環境税の対象としつつ、ポリシーミックスの観点から、調整の方策を検討</li> </ul>	
既存税の暫定税率	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 暫定税率水準の引下げにより、CO2が増える恐れがあるため、税率は維持すべき</li> <li>○ 一般財源化により、受益者負担の根拠が失われるため、暫定税率分を炭素税化することも一つの案</li> <li>○ 暫定税率を含めた税率水準を炭素含有量比例にする必要はないのか等議論すべき</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 当面、道路を含め、広く都市や環境に負荷を与えている自動車に対する課税として位置づけ、現行の税負担水準維持が適当</li> <li>○ 将来的には、諸外国の例も参考にしながら検討を進め、貴重な資源の消費に対して負担を求める環境税へ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 日本自動車連盟 <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">反対</span>                      &lt;平成21年度税制改正に関する要望書&gt;                      (2008.9)</li> <li>・ 道路整備以外への転用等から、暫定税率を廃止し、ユーザーの負担を軽減すべき</li> </ul>

## 税制のグリーン化について

	環境省	平成20年度東京都税制調査会答申	留意点
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 税制全体のグリーン化を図っていくことが大きな方向                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 例えば、自動車、住宅等に係る排出抑制インセンティブ</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 環境を税制の一つの基軸に据えていく必要                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自動車に係る車体課税について、課税標準に環境負荷の基準を併用するなど、環境配慮の視点を拡大</li> <li>・ 先端技術の開発促進やその普及促進を図る税制についても積極的に検討</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 日本自動車連盟                      &lt;平成21年度税制改正に関する要望書&gt;                      (2008.9)</li> <li>・ 自動車関係諸税を抜本的に見直し、取得・保有・走行の各段階一種類に簡素化</li> <li>・ 保有段階での税負担を軽減すべき</li> <li>・ 低公害車・低燃費車の優遇措置の延長と一層の拡大</li> </ul>